Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 543 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 mei 2015

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 11 juni 2015 in Luxemburg plaatsvindt. Deze geannoteerde agenda is gebaseerd op informatie van het Letse voorzitterschap en aanvullende informatie van de Permanente Vertegenwoordiging. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

Tenslotte treft u in de bijlage een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevinginitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu[1].

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

kst-21501-33-543
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Geannoteerde Agenda Transportraad 11 juni 2015

Samenvatting

Op 11 juni 2015 vergadert de Transportraad in Luxemburg. Het Letse voorzitterschap agendeert een voortgangsverslag over de marktpijler van het Vierde Spoorpakket. Daarnaast bespreekt de Raad de voortgang ten aanzien van de herziening van de verordening Passagiersrechten in de luchtvaart. Ten aanzien van de richtlijn voor technische vereisten binnenvaart zet het voorzitterschap in op een Politiek Akkoord.

Vierde Spoorpakket (marktpijler)

Voortgangsverslag

Inhoud

De marktpijler van het Vierde Spoorpakket bestaat uit twee voorstellen bedoeld om de concurrentiekracht en de kwaliteit van het Europees spoorvervoer te verbeteren: COM (2013)28 en COM (2013)29. Eén voorstel gaat in op het beheer van de spoorinfrastructuur en open toegang tot de spoorinfrastructuur in de lidstaten. Dit voorstel moet de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder waarborgen. Het andere voorstel gaat in op de opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor en een wijziging van de bestaande verordening over openbare dienstverplichtingen. Dit voorstel voorziet onder meer in de introductie van verplichte openbare aanbesteding van openbare dienstcontracten (vervoerconcessies) en de uitfasering van onderhands gegunde openbaar vervoerconcessies.

Stand van Zaken

Ik heb u bij het schriftelijk overleg ter voorbereiding op de Transportraad (Kamerstuk 21 501-33, nr. 534) en door middel van het verslag over de Transportraad (Kamerstuk 21 501-33, nr. 537) geïnformeerd over de inzet van het Lets voorzitterschap om tijdens de Transportraad van juni 2015 te komen tot een algemene oriëntatie (besluitvorming) over de marktpijler van het Vierde Spoorpakket. Het Letse voorzitterschap heeft in januari jongstleden compromisteksten voor beide voorstellen van de marktpijler gepresenteerd. Hierop volgend werd een herziene versie van de compromisteksten voor beide voorstellen door het Lets voorzitterschap in april gepresenteerd. Een algemene oriëntatie over de voorstellen van de marktpijler tijdens de Transportraad van juni, zoals eerst voorzien door het Lets voorzitterschap, bleek niet haalbaar omdat de besprekingen meer tijd vergen. Het Lets voorzitterschap zal daarom tijdens de Transportraad een voortgangsverslag presenteren.
In de nieuwe compromistekst over het beheer van de spoorinfrastructuur wordt gezocht naar een oplossing waarbij meer de nadruk wordt gelegd op de onafhankelijkheid van de functies van de infrastructuurbeheerder. Het gegeven of de infrastructuurbeheerder al dan niet onderdeel uitmaakt van een holding blijft daarnaast ook van belang. In de nieuwe compromistekst over opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor, de verplichte aanbesteding van vervoerconcessies, wordt gezocht naar een oplossing die meer mogelijkheden moet bieden voor lidstaten om vervoerconcessies onder voorwaarden onderhands te kunnen blijven gunnen. De basisregel van verplichte aanbesteding van vervoerconcessies blijft daarbij het uitgangspunt.

Nederlandse positie

Nederland onderschrijft de doelstellingen van de Europese Commissie om tot een efficiënt en kwalitatief beter spoorsysteem in Europa te komen maar wijst de door de Commissie voorgestelde oplossingsrichting over marktopening af. Volgens Nederland kunnen de doelstellingen van de Commissie ook bereikt worden zonder de introductie van verplichte openbare aanbesteding van vervoerconcessies. Nederland wil via scherpere sturing en regie de kwaliteit en efficiency van het spoorvervoer verhogen. In de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet zijn daarom concrete prestatie-eisen opgenomen. In de lopende onderhandelingen over het voorstel over opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor benadrukt Nederland steeds dat het Europees spoorsysteem kwalitatief beter en meer efficiënt moet worden. Bij de keuze van de instrumenten moeten we echter rekening kunnen houden met de specifieke kenmerken van het spoornetwerk en de reizigersmarkt in een lidstaat. De lidstaten hebben flexibiliteit nodig. Nederland tracht daarom een uitzondering op verplichte aanbesteding te bewerkstelligen voor vervoerconcessies waarin met prestatie-eisen wordt gewerkt. Ten aanzien van het beheer van de infrastructuur benadrukt Nederland het belang van de instandhouding van eerlijke concurrentieverhoudingen binnen Europa en het behoud van de mogelijkheid tot operationele samenwerking tussen infrastructuurbeheerder en vervoerder met het oog op de verbetering van de kwaliteit van het spoorsysteem.

Passagiersrechten Luchtvaart
Voortgangsrapportage

Inhoud

De voorgestelde herziening van de Verordening Passagiersrechten luchtvaart (COM(2013)130) bevat regels voor compensatie, verzorging en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. De bestaande verordening heeft vanwege de vele onduidelijkheden geleid tot een groot aantal zaken bij het Europese Hof van Justitie. Doel van de herziening is de passagiersrechten te bevestigen en te verhelderen. De herziening neemt onduidelijkheden rond buitengewone omstandigheden weg, terwijl de compensatie bij vertraging wordt aangepast om de financiële last voor de luchtvaartsector te verlagen. Daarnaast worden enkele nieuwe consumentenrechten toegevoegd en worden informatieplicht, handhaving en klachtenprocedures versterkt.

Stand van Zaken

Passagiersrechten Luchtvaart staat geagendeerd als voortgangsrapportage. Het Lets voorzitterschap heeft geprobeerd zoveel mogelijk voortgang op de inhoud te bereiken. Gezien de agendering is op de Transportraad geen discussie over Passagiersrechten Luchtvaart voorzien. Wegens Gibraltar is een formeel politiek akkoord in de Raad niet mogelijk. Ook zullen onderhandelingen met het Europees parlement niet kunnen worden opgestart. Het Europees parlement heeft vorig jaar haar eerste lezing over Passagiersrechten aangenomen.

Nederlandse positie

Nederland acht de herziening wenselijk en noodzakelijk. In de aanloop naar de Transportraad zal Nederland indachtig de wens van de Tweede Kamer proberen steun te verwerven voor een compensatieregeling waarbij voor kortere vluchten al na 3 uur compensatie geldt. Conform de

wens van de Tweede Kamer zal Nederland daarbij zoveel mogelijk aansluiting zoeken met het voorstel van de Commissie en inzetten op een gelijkblijvende totale financiële last als in het Commissievoorstel. Nederland verwelkomt het wegnemen van een aantal onduidelijkheden in begrippen en principes, zoals de reikwijdte van buitengewone omstandigheden en zal nauwkeurig kijken dat de tekst geen nieuwe onduidelijkheden oplevert. Nederland zal steun uitspreken voor meer uniforme handhaving in de Europese Unie en eenduidige procedures voor het indienen van claims en klachten waarin de tekst lijkt te zullen voorzien.

Technische eisen binnenvaartschepen
Politiek Akkoord

Inhoud

Het betreft hier het voorstel voor een richtlijn van het Europees parlement en de Raad aangaande technische eisen aan binnenvaartschepen en ter intrekking van richtlijn 2006/87/EG van het Europees parlement en de Raad (COM (2013) 622). In deze richtlijn zijn de technische eisen voor binnenvaartschepen vastgelegd. De huidige systematiek brengt met zich mee, dat voor binnenvaartschepen in feite gelijktijdig twee technische reglementen van toepassing zijn, namelijk de genoemde richtlijn en het Reglement van Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).
Voor de rechtszekerheid en de regeldruk is dit voor de sector een ongewenste situatie. Om hierin verandering te brengen wordt door de Europese Commissie en de CCR gezamenlijk gewerkt aan een technische standaard die volledig geharmoniseerd is. De Europese Commissie en de CCR kunnen daarmee in hun regelgeving naar dezelfde geharmoniseerde standaard verwijzen. Onderhavig voorstel is noodzakelijk om dit te bewerkstelligen. Het voorstel bevat geen nieuwe inhoudelijke technische regelgeving, maar voorziet slechts in het overhevelen van enkele definities en beslisbevoegdheden van bijlage 2 (wat op dit moment de Europese technische standaard is) naar het lichaam van de richtlijn.

Stand van zaken

De Europese Commissie en de CCR onderhandelen momenteel nog over de manier waarop de standaard in de toekomst wordt onderhouden. Het is de bedoeling dat hiervoor een speciaal Comité wordt opgericht, *Comité Européen pour l»élaboration des Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure* (CESNI). Een definitieve beslissing hierover wordt verwacht op 3 juni in de Plenaire vergadering van de CCR. Over de tekst van de richtlijn bestaat inmiddels vergaande overeenstemming. Pas zeer recent is echter duidelijkheid ontstaan over de oprichting van CESNI en de ontwerptekst van de richtlijn moet hierop nog worden aangepast. Daarnaast moeten nog een paar belangrijke procedurele aspecten worden afgehandeld. Het voorzitterschap streeft naar een Politiek Akkoord tijdens de Transportraad in juni. Het is nog niet duidelijk of alle lidstaten daarmee kunnen instemmen.

Nederlandse positie

Nederland hecht veel belang aan de totstandkoming van CESNI en de eenduidige technische standaard voor binnenvaartschepen. Nederland zal zich hiervoor blijven inspannen. Nederland kan instemmen met een Politiek Akkoord in juni, mits de positie van CESNI op de juiste manier in de richtlijntekst is verwerkt en de nog lopende discussies op een bevredigende manier zijn afgehandeld.

Diversenpunten

Het Lets voorzitterschap zal de Raad mondeling informeren over de stand van zaken van de onderhandelingen tussen Raad en Europees parlement over de drie voorstellen die samen de technische pijler van het Vierde Spoorpakket vormen. Afronding van deze onderhandelingen heeft prioriteit voor het Lets voorzitterschap. De verwachtingen zijn op dit moment positief ten aanzien van het bereiken van een akkoord met het Europees parlement over de technische pijler onder het Lets voorzitterschap. Nederland steunt snelle afronding van deze onderhandelingen.